
A.V. Podossinov

ÜBER DIE LANDSTRAßE ENTLANG DER SÜDKÜSTE DES SCHWARZEN MEERES AUF PEUTINGER'S KARTE: WIE ARBEITETE DER KARTOGRAPH

Der Artikel befasst sich mit der auf der lateinischen Tabula Peutingeriana abgebildeten Landstraße, die entlang der Südküste des Schwarzen Meeres vom thrakischen Bosphorus bis nach Trapezunt verläuft. Da die natürlichen Bedingungen dieser Region in der Antike – ins Meer abfallende Gebirgszüge und breite Flüsse – den Durchgang der Straße hier verhinderten und literarische und archäologische Quellen, einschließlich Meilensteine, ihre Existenz nicht bestätigen, werden in dem Beitrag die möglichen Ursachen und Bedingungen erörtert, unter denen der römische Kartograph unter Berufung auf die vorhandenen griechischen Periploi, die diese Küste beschreiben, eine mögliche Landstraße „nachgebildet“ hat. Der Artikel analysiert im Detail die Daten der Tabula Peutingeriana, die die Straße entlang der Küste und die Entfernungen zwischen den „Stationen“ zeigt. Diese Daten werden mit Informationen aus anderen Quellen verglichen, und dies sind geographische Texte, hauptsächlich Periploi, die den Weg des Schiffes entlang der Küste beschreiben (die Hauptquelle ist Arrians „Periplus von Pontus Euxinus“). Es stellt sich heraus, dass die Entfernungen zwischen den Stationen eher den Periploi-Daten entsprechen, was bedeutet, dass die nicht existierende Straße vom Kartographen auf der Grundlage dieser Art von Literatur erfunden wurde. Der Artikel weist auch auf das Fehlen einer Beschreibung einer solchen Straße entlang der Schwarzmeerküste in „Itinerarium Antonini“ hin, in der die Beschreibungen vieler Straßen mit ihrer Darstellung auf der Tabula Peutingeriana übereinstimmen. Ähnliche Fälle wurden bereits auf der Karte vermerkt, als eine Straße am Meer entlang gezeichnet wurde, die in Wirklichkeit nicht existieren konnte. So wird in Kleinasien eine Landstraße zwischen der ionischen Stadt Milet und der lykischen Stadt Patara gezeigt, die durch Myndos, Knidos und Loryma führt, während die geographische Lage dieser Städte impliziert nicht die Existenz von Landstraßen zwischen ihnen, sondern basiert auf Periploi-Daten, die möglicherweise vom Kartographen verwendet wurden. Der Artikel zieht auch eine Parallele zur Straße entlang der nordöstlichen Küste des Schwarzen Meeres (modernes Abchasien), wo Flüsse und Berge in der Antike und in den folgenden Jahrhunderten bis zum 20. Jahrhundert keinen Durchgang zuließen.

Stichworte: Peutinger's Karte, Südküste des Schwarzen Meeres, Landstraße, Periploi

Auf der Tabula Peutingeriana (im Folgenden – TP), die, nach meisten Historikern, aus den ersten Jahrhunderten n. Chr. stammt¹, in lateinischer Sprache geschrieben ist und ein Netz römischer Straßen zeigt, entlang der Südküste des Schwarzen Meeres ist eine Straße gezeichnet, die die südpontischen Städte (als Stationen) zwischen dem Thrakischen Bosphorus und Trapezus verbindet (Abb. 1).

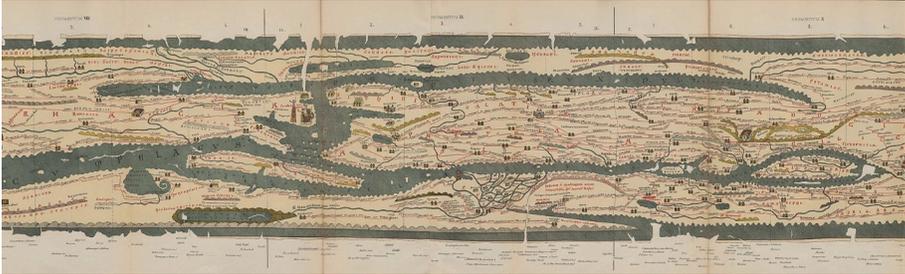


Abb. 1. Die Straße an der südlichen Küste des Schwarzen Meeres auf der TP
(<https://www.tabula-peutingeriana.de/tabula.html?segm=6>).

Aufgrund kartographischer Abweichungen² verläuft der östliche Teil der Straße von Polemonion (auf der TP – der östlichste Punkt des Schwarzen Meeres) nach Trapezus entlang der Ost- und Nordostküste des Schwarzen Meeres (siehe Abb. 2).

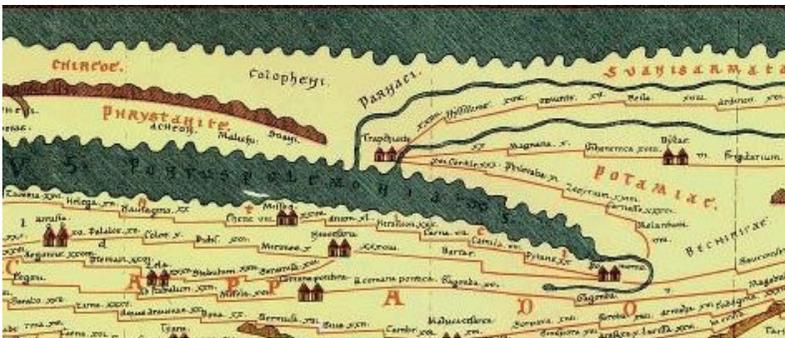


Abb. 2. Der östliche Teil des Schwarzen Meeres auf der TP
(<https://www.tabula-peutingeriana.de/tabula.html?segm=9>).

¹ In der modernen wissenschaftlichen Literatur gibt es eine große Meinungsverschiedenheit in der Datierung des TP – vom 3. Jh. v. Chr. (Michael Rathmann), bis ins 1. Jh. v. Chr. (Ekkehard Weber) und sogar bis zum 3. Jh. n. Chr. (Richard Talbert), für weitere Details siehe: Подосинов 2016. С. 938–955. Aber das römische Straßennetz auf der Karte gehört eindeutig zur Römerzeit der ersten Jahrhunderte n. Chr., daher sind die Diskrepanzen in der Datierung der Karte für diesen Artikel nicht ausschlaggebend.

² Über diese Abweichungen s. Podossinov 2020. S. 226–228.

Auf dieser Straße sind 35 Stationen markiert, die durch eine rote Linie verbunden sind, die die Straße zeigt. Wie auch an anderen Stellen, werden auf der Karte die meisten Stationen mit Entfernungen in Meilen angezeigt, und neun Stationen haben spezielle Vignetten, die Stadtbefestigungen oder Tempel darstellen. Die linke Spalte der untenstehenden Tabelle listet alle Stationen der TP von West nach Ost auf (die Zahlen nach den Stationsnamen geben die Entfernung in römischen Meilen zum nächsten Punkt an). Die rechte Spalte enthält eine Liste von Städten und Flüssen, die im gleichen Raum von Arrian im "Periplus Ponti Euxini" (PPE) in der Mitte des 2. Jahrhunderts n. Chr. erwähnt wurden (die Zahlen geben Entfernungen in griechischen Stadien an; eine griechische Stadien enthält ungefähr 1,3 römische Meilen).

Punkten auf der TP	Punkten von Arrian (PPE 12–16)
Iovis Urius (Urion) – 25	Hieron tou Dios tou Ouriou – 90
Ad Promontorium (Promunturium) – 31	–
Ad Herbas fl. (Rhebas)	Rhebas fl. – 150
Melena (Melaena) – 16	Melaina Acra – 150
Artane (Artanes) – 19	Artane fl. – 150
Philius (Psilis) – 27	Psilis fl. – 210 – Calpes Limen – 20 – Rhoe – 20
Chelas – 28	Chelae – 180
Sagarius fl. – 39	Sangarius fl. – 180
Hyppium fl.	Hypios fl. – 100 – Lilaion – 60
Byleum fl. – 2	Elaion – 120 – Cales – 80
Zygom (Lygum) fl. – 4	Lycos fl. – 100
Heraclea – 30	Heracleia – 80 – Metroon – 40 – Poseideion – 45 – Tyndaridae – 15 – Nymphaion – 30 – Oxinas fl. – 90 – Sandarace – 60 – Crenidae – 30
Scylleum (Psylla?) – 12	Psylla – 90
Tium (Tios, Tium) – 12	Tios – 20
	Billaios fl. – 100 – Parthenios fl. – 90
Mastrum (Amastris) – 20	Amastris – 60 – Erythinoi – 60 – Cromna – 90 – Cytoros – 60 – Aigialoi – 90 – Thymena – 120 – Carambis – 60 – Zephyrion – 150 – Abonu teichos – 150 – Aiginete –

	60 – Cinolis – 180 – Stephane – 150 – Potamoi – 120 – Lepte – 60 – Armene – 40
Tycae ³ – 15	
Cereas – 15	
Mileto (Mileton) – 19	
Sinope – 7	Sinope – 150
Cloptasa	Carusa – 150
Orgibate ⁴	
Zacoria (Zagoria) – 25	Zagora – 300
Helega (Halys?) – 12	Halys fl. – 90
Nautagino (Naustathmos) – 20	Naustathmos – 50 – Conopeion – 120
Ezene (Eusene) – 8	Eusene – 160
Missos (Amisus) – 24	Amisos – 160
Ancon – 40	Ancon – 360 – Iris fl. – 160
Heracleon – 30	Heracleion – 40 – Thermodon fl. – 90 – Beris fl. – 60 – Thoaris fl. – 30
Caena (Oenoe?) – 7	Oinoe – 40
Camila (Amyletus?) – 8	
Pytane (Phigamus?) – 20	Phigamos fl. – 150 – Phadisane – 10
Polemonio – 8	Polemonion – 130 – Iasionion – 90 – Boön – 90 – Cotyora – 60
Melantum (Melanthius) – 36	Melanthios fl. – 150 – Pharmatenos fl. – 120
Carnasso (Cerasus) – 24	Pharnaceia (= Cerasus) – 150
Zepyrium (Zephyrium) – 11	Zephyrion – 90 – Tripolis – 20 – Argyria – 90
Philocalia – 30	Philocaleia – 100 – Coralla – 150 – Hieron oros – 40
Cordile (Cordyle) – 16	Cordyle – 45 – Hermonassa – 60
Trapezunte (Trapezus)	Trapezus

³ Diese und zwei folgende Stationen (Tycae, Cereas, Mileto) befinden sich nicht an der Küste, sondern auf einer inneren Landstraße von Amaseia nach Sinope, deshalb sie fehlen bei Arrian. Der Kartograph verwechselte hier zwei Städte – Amaseia und Amastris (Belke 1996. S. 128).

⁴ Diese Station ist nur hier erwähnt. Man vermutet, dass dieser Name identisch mit Gurzubathe ist, den Anon. Raven. und Ps.-Arrian an dieser Stelle nennen (so schon Cramer 1832. S. 234).

Wie wir sehen können, stimmen die Listen der Punkte an der Südküste des Schwarzen Meeres praktisch überein, obwohl Arrian etwas mehr Ortsnamen nennt.

Generell ist anzuerkennen, dass die auf der TP gezeigte Römerstraße von der Donaumündung nach Trapezus entlang der West- und Südküste des Schwarzen Meeres eine wichtige militärische Verkehrsader sein sollte, die weite Gebiete vom Rhein bis zur Donau verbindet und entlang der Schwarzmeerküste nach Trapezus und weiter zum Euphrat führt⁵.

Aber hier stellt sich eine paradoxe Frage: Gab es tatsächlich eine solche Landstraße entlang der Südküste des Schwarzen Meeres?

Das Bild der Westküste des Schwarzen Meeres auf der TP zeigt auch eine Römerstraße, die die gesamte Küste von der Donaumündung (Station *Ad Stoma*) bis zur Schwarzmeermündung des Bosphorus umrundet (Abb. 3).

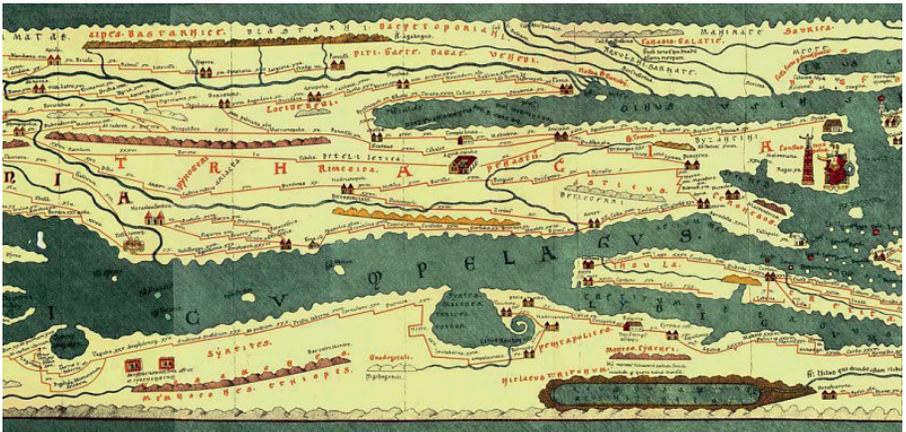


Abb. 3. Westliche Schwarzmeerküste auf der TP
(<https://www.tabula-peutingeriana.de/tabula.html?segm=7>).

Diese Straße verbindet die wichtigsten Städte der westlichen Schwarzmeerregerion, die auf der Karte erwähnt sind: Iстриa (Histriopoli), Tomis, Callatis, Bizone, Dionysopolis (Dyonisopoli), Odessos, Mesembria, Anchialis (Ancialis), Apollonia, Sycas, Constantinopolis und andere weniger bekannte – insgesamt 21 Stationen. Da das Schwarze Meer auf der Karte als schmaler Streifen erschien, der sich von West nach Ost erstreckte und die Donau nicht in die westlichste Ecke des Meeres mündet, sondern in beträchtlichem Abstand nach Osten entlang der Nordküste, dann führte der Weg von Donau zum

⁵ Siehe Olshausen 1999, S. 98: “Die West- und die Südküste des Schwarzen Meeres zwischen der Donaumündung und Trapezus war für das römische Kaiserreich von besonderer strategischer Bedeutung“.

Bosporus zuerst nach Westen, dann nach Süden und dann nach Osten. Diese Straße ist sowohl auf der TP, als auch in „Itinerarium Antonini“ markiert⁶.

Bei der Frage aber nach der Existenz einer Landstraße an der Südküste des Schwarzen Meeres, die in der TP gezeigt wird, stehen wir vor einigen Schwierigkeiten.

Erstens, war die Küste selbst vermutlich vielerorts unpassierbar wegen der Gebirgszüge und breiten Flüsse, die in ihren mündungsnahen Strömungen ihrer Durchquerung verhinderten (Belke 1996. S. 127; Olshausen 1999. S. 94). Das Pontische (oder in türkischer Terminologie das Nordanatolische) Gebirge erstreckt sich vom Marmarameer im Westen bis zum Kleinen Kaukasus im Osten fast durchgehend am Meer entlang und geht oft direkt ins Meer über, was das Passieren erschwerte und keine bequemen Pässe zu haben lässt⁷. Dazu schreibt der führende Spezialist im südlichen Schwarzmeerraum, Eckart Olshausen: “Approximately 470 km in length, the coastal strip between the estuary of the Halys and Trapezous (modern Trabzon) is very narrow and, in parts, completely constricted by the Pontic Mountains, whenever they, on their course parallel to the coast, extend all the way to the seashore itself”⁸.

Durch die ins Schwarze Meer mündenden Flüsse war die Überquerung aufgrund ihrer Breite und Fließgeschwindigkeit äußerst schwierig (siehe über diese Flüsse: Roelens-Flouneau 2018. P. 297–313).

Als ein Beispiel davon möchte ich Prokopius von Caesarea zitieren, der in “De aedificiis” 8–10 über den Fluss Sangaris schreibt: “Hier fließt ein großer Fluss, der heute Sangaris genannt wird, der sich durch eine ungewöhnlich starke Strömung auszeichnet; in der Mitte ist er sehr tief; wenn er verschüttet wird, wird es wie das Meer; seitdem die Menschen auf der Erde leben, gab es noch nie Brücken darauf, aber die Bewohner, die eine große Anzahl von Schiffen verbunden und darauf eine Plattform gebaut haben, beschließen, diesen Fluss zu Fuß zu überqueren ... 9. Aber auch dies kann für die Anwohner gefährlich sein. Oft zerstört der Fluss, nachdem er diese Schiffe mitsamt ihren Seilen, an denen sie festgehalten wurden, abgerissen hat, die Möglichkeit einer Überquerung für diejenigen, die hierher wandern. 10. Der Kaiser Justinian begann nun, ihnen eine Brücke zu bauen” (das passierte in 559–560 J.).

Wichtig ist zu bemerken, dass hier die Rede nicht über die Mündung des Sangaris ist, wo die Küstenstraße sein sollte, sondern über das viel weiter stromaufwärts gelegene Gebiet in der Region von Nicomedia. Man kann sich vorstellen, welche Schwierigkeiten der Fluss in seinem Unterlauf bereitete.

⁶ Siehe ausführlicher über diese Straße: Fodorean 2016. P. 121–122.

⁷ Cm. Erciyas 2003. P. 1406: “The Black Sea coast of Anatolia is regarded as inhospitable because of the sheer cliffs providing very few protected harbours resulting from the position of the pontic mountains descending directly into the sea”.

⁸ Olshausen 2014. P. 41. Cf. Belke 1996. S. 136: “Die Ketten des Nordanatolischen Randgebirges steigen am größeren Teil der Küstenlinie schroff und steil aus dem Meer, so daß die Küstenstädte kaum über ein größeres und leicht zugängliches Hinterland verfügen”.

Sogar ein Fluss Hypios (auf der TP *Hyppium fl.*, modern Melen Çayı), den Apollonius von Rhodos als “tief fließenden” (βαθυρρεϊόντος Ὑπίοιο) genannt hat, entsprach dieser Charakteristik bis zum 19. Jh., wie Luis Robert gezeigt hat (Robert 1980. P. 20–60). Über die Schwierigkeiten, andere Flüsse zu überqueren (Thermodon, Iris, Halys, Parthenios), erzählt *expressis verbis* Xenophon (Anab. V, 6, 9).

Deshalb ist davon auszugehen, dass die Kommunikation zwischen verschiedenen Städten und Siedlungen an der Südküste des Schwarzen Meeres hauptsächlich auf dem Seeweg auf Schiffen erfolgte⁹, was für die griechischen Seefahrer selbstverständlich war und dass es keine einzige Küstenstraße von Heraclea nach Trapezus gab (Schlussfolgerung von Eckart Olshausen: „Eine gut ausgebaut Küstenstraße hat es in der Antike nie gegeben“¹⁰).

Es gibt eine große Literatur sowohl von Reisenden entlang der Schwarzmeerküste aus verschiedenen Zeiten als auch von den Forschern, die ihre Zeugnisse über die Reisebedingungen gesammelt und analysiert haben. Im Jahr 1813 erzählt der englische Reisende John Macdonald Kinneir von seinem Gespräch mit einem lokalen Herrscher in der Horde: “In an interview we this morning had with the Aga of the place, he stated that, ‘as it was madness to think of us traveling by land, he had ordered a felucca to carry us to Kerasoun” (Kinneir 1818. P. 319, vgl. auch 324). Ich kann das allgemeine Fazit mit den Worten von Anthony Bryer und David Winfield zusammenfassen: “Travelers, from Xenophon to the Russian invaders of 1915, found progress along the coast difficult by land” (Bryer, Winfield 1985. P. 19; siehe auch: Magie 1950. Vol. 2. P. 1192).

Zweitens, so Eckart Olshausen, gibt es an der Küste keine römischen Brücken oder Meilensteine, die auf Binnenstraßen üblich sind¹¹.

Dies ist nicht ganz richtig. E. Kalinka, L. Robert, D.H. French, C. Marek, K. Belke, B. Öztürk und andere Forscher publizieren in ihren Arbeiten einige Meilensteine (seit dem 2. Jh. n.Chr.) entlang der Küste, die als Beweis für die Existenz einer solchen Straße zu dieser Zeit gelten¹². Und obwohl sie in einigen Küstenstädten, zum Beispiel in Tios, Amastris, Sinope und Amisus

⁹ Belke 1996. S. 137: „Außer dem Überseehandel war wie an allen Küsten des Mittelmeerraumes auch an den Küsten Paphlagoniens und der Honorias die Küstenschiffahrt für den lokalen Handels- und Personenverkehr von Bedeutung, die bis über die Mitte des 20. Jahrhunderts hinaus für viele Küstenorte die einzig praktikable Verbindung zur Außenwelt darstellte“.

¹⁰ An einigen Stellen lassen sich jedoch Spuren der Römerstraße von Tios durch Parthenios nach Sinope nachweisen (s. Belke 1996. S. 128–129).

¹¹ Olshausen 1999. S. 109: „Auch für die Existenz der pontischen Küstenstraße zeugt kein einziger römischer Meilenstein“.

¹² Siehe, z.B. Ruge 1936. S. 861: ‘T(ios) lag an der großen Küstenstraße von Herakleia nach Sinope, Tab. Peut. IX 5 Müller... Zu ihr gehört wohl der Meilenstein, der südwestlich von T(ios) gefunden worden ist, CIL III 14188... T(ios) war zugleich *caput viae* für die Straße, die im Billaiostal aufwärts führte... Zu ihr gehört der Meilenstein CIL III 14188...’

tatsächlich Meilensteine finden (es gibt nicht viele davon), ist es nicht möglich festzustellen, ob sie sich auf die Küstenstraße beziehen oder auf Anfang der Straße ins Landesinnere (was oft offensichtlich ist). In der Regel teilen diese Meilensteine nur mit, wer (meist der Gouverneur der Region) und unter welchen Kaisern die Straße repariert hat (*viam stravit, viam restituerunt, vias a novo straverunt, ὁδοὺς ἐπεσκεύασαν, τὴν ὁδὸν ἀπεκατέστησεν*). Auch wenn in der Inschrift eine bestimmte Stelle angegeben ist, ist dies in der Regel der Beginn der Straße, der sogenannte *caput viae*, zum Beispiel „a Sinope“, „ab Amasia“, „ab Tio“, „ἀπὸ Ἀμαστρέως“, „ἀπὸ Τείου“. So schreibt der Herausgeber der Meilensteine der südlichen Schwarzmeerküste, David H. French, über einen Meilenstein von Sinope: “On which road this milestone was erected one cannot now discover, perhaps on the road from Sinope to Amaseia or to Pompeiopolis” (French 1981. P. 149; siehe auch: French 2013. P. 30–67), d.h. wir können über die Straße im Landesinneren sprechen und nicht über die Küstenstraße. Ich möchte hier anmerken, dass D.H. French selbst anscheinend die Existenz einer Landstraße entlang der Schwarzmeerküste zugibt, weil er die folgende Straßenkarte von Pontus und Bithynien zeichnet (Abb. 4–5):

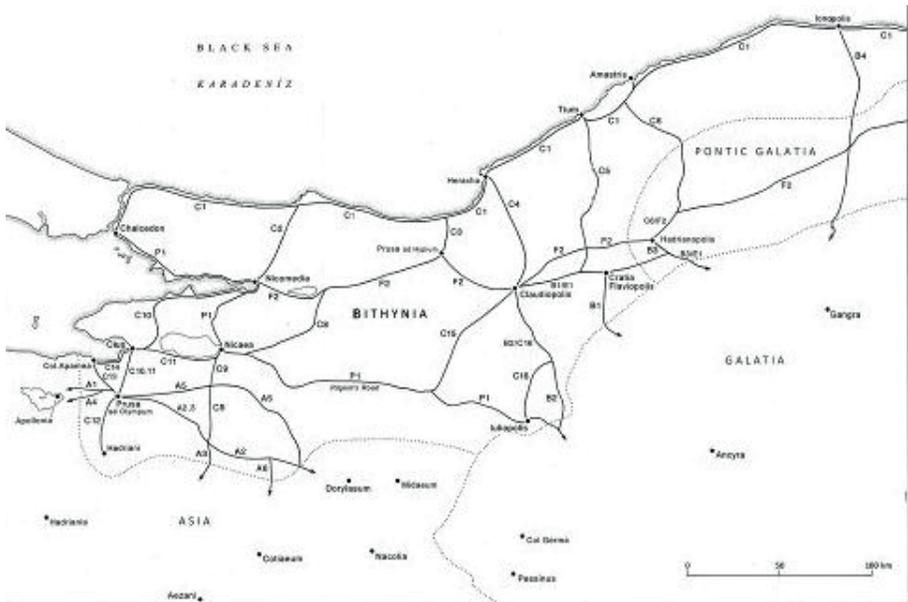


Abb. 4. Pontus und Bithynia (West) (nach D.H. French).

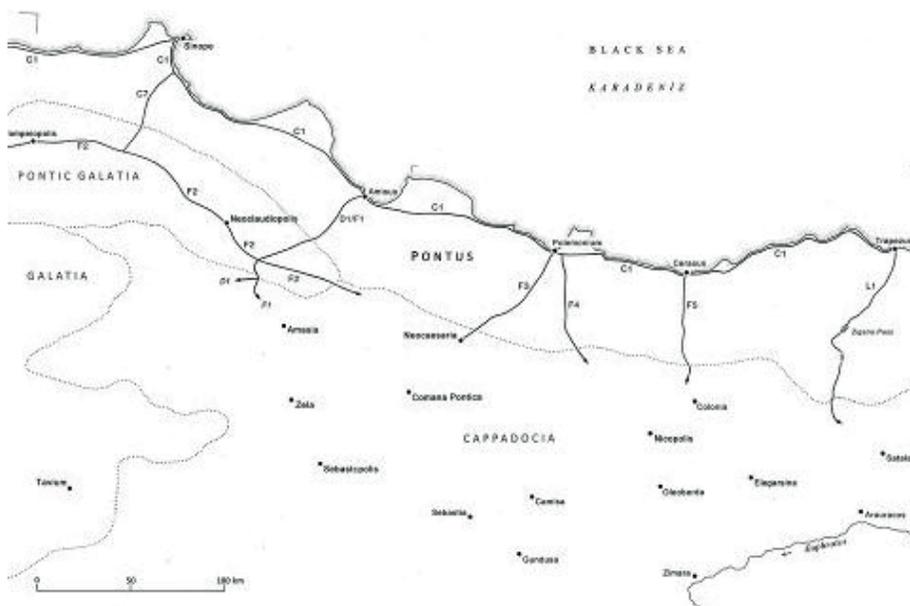


Abb. 5. Pontus und Bithynia (Ost) (nach D.H. French).

Einige Teile der Schwarzmeerküste konnten jedoch lokale Straßen haben, die Küstenstädte verbinden, sofern das Gelände dies zuließ. Strabos Zeugnis über den Synoekismus von Tios und Amastris (Strabo 12. 3. 10) legt nahe, dass diese beiden Städte nicht nur durch den Seeverkehr, sondern auch durch eine Landstraße verbunden gewesen sein könnten. Tatsächlich entdecken Archäologen die Überreste einer römischen Straße zwischen ihnen und sogar noch weiter östlich von Amastris. So schreibt Belke, dass „vereinzelte Reste der römischen Straße auch in schwierigem Gelände (vor allem im Bereich von Amastris und östlich davon)... zeigen, dass es in römischer wie in byzantinischer Zeit sehr wohl eine durchgehende, wenngleich sicher mühsame Straßenverbindung gab“ (Belke 1996. S. 127. See also Öztürk 2016. P. 83).

Es sollte beachtet werden, dass die Straße entlang der Schwarzmeerküste auf der TP an vier Punkten Verbindungen mit anderen Straßen ins Landesinnere hat – Artane, Sinope, Polemonion und Trapezus. Die letzten drei sind die wichtigsten griechischen Häfen von Paphlagonien und Pontus, die in der Römerzeit wirklich eine Verbindung mit Binnenstraßen hatten.

Aus anderen Quellen wissen wir, dass eine Handelsstraße von Sinope nach Süden verließ, die Berge überquerte und in das Tal des Amnius nach Pompeiopolis und Neoclaudiopolis führte. Von Polemonion führte eine Römerstraße nach Süden in das Tal des Flusses Lycos und verband sich mit der großen Römerstraße, die von Nicomedia nach Satala führte. Das Trapezus war auch

ein wichtiger Handelsknotenpunkt (Максимова 1956. С. 71); so war es schon zu Zeiten von Xenophon, der diese Wege bei seinem berühmten Marsch zum Schwarzen Meer benutzte. Amisus (*Missos* auf der Karte), die durch Straßen mit Amaseia verbunden war¹³, und Tios hatten auch solche Verbindungen zu anderen Straßen, aber unsere Karte zeigt dies nicht. Anzumerken ist, dass östlich von Sinope nur sie selbst, Amisus und Trapezus über Häfen verfügten (so Arrian), die für die Handelsbeziehungen zu See und an Land wichtig waren (Olshausen 2014. P. 45).

Neun Städte-Stationen auf dieser Straße sind mit Vignetten gekennzeichnet: Iovis Urius hat das Bild eines großen Hauses mit 4 Fenstern, das der Bezeichnung des Tempels¹⁴ (in diesem Fall von Zeus) entspricht; die Städte-Stationen Melena (Melaina), Artane, Tium (Tios), Mastrum (Amastris), Sinope, Missos (Amisus), Polemonio (Polemonion) und Trapezunte (Trapezus) haben nebeneinanderstehende Türme, manchmal miteinander verbunden. Dass Sinope, Polemonion und Trapezus – wichtige Kreuzungen der Handelswege – die Vignettenbezeichnung der Stationen haben, ist logisch. Das Vorhandensein einer Vignette an der Stadt Amisus ist auch verständlich: hier war die Kreuzung zweier Straßen, obwohl sie aus irgendeinem Grund nicht auf unserer Karte markiert waren. Tium und Amastris haben keine Verbindung zu anderen Straßen auf der TP, waren aber wichtige Handelszentren. Es ist nicht klar, warum die Namen Melena und Artane solche Vignetten haben, da sie die Namen eines Kaps und eines Flusses darstellen. Aber auf der TP gibt es eine Weggabelung von Artane nach Süden, also musste der Kartograph den Ort mit einer Vignette markieren.

Es ist also logisch, dass die Meilensteine in den südpontischen Städten (die meisten stammen aus Sinope) als *caput viae* Tium, Amastris, Sinope, Amisus, Cerasus, Polemonion, Trapezus bezeichnen, also nur die Städte, die die Straßen in das Innere des Festlandes hatten, zu den großen Handels- und politischen Zentren von Sardes, Babylon, Ankyra, Pompeopolis, Flaviopolis, Amasia, Zela, Caesarea, Neocaesarea, Adrianopolis, Nikopolis, Samosata¹⁵. Es gibt keinen stichhaltigen Grund, ihre Angaben als speziell auf die Küstenstraße beziehend zu betrachten.

Drittens, "Itinerarium Antonini" (4. Jh. n.Chr.), das eine Liste von Stationen auf den Straßen des Römischen Reiches enthält, repräsentiert, wie TP, die Landstraße im West-Pontus von der Donau nach Byzanz (vv. 227–230), gibt jedoch keine Straße für die Küste von Süd-Pontus an, beschreibt aber gleich-

¹³ Максимова 1956. С. 53; Olshausen 1999. S. 104: "Diese Strecke war der einzige unproblematische Verbindungsweg zwischen der Schwarzmeerküste und dem anatolischen Binnenland und in dieser Funktion für ganz Kleinasien von Bedeutung".

¹⁴ *Tempio* in der Klassifikation von Levi, Levi 1967. P. 202–203. TP hat insgesamt 44 solche Vignetten.

¹⁵ French 2013. P. 18–22. Siehe auch Belke 2017. S. 54–57 über einige Verbindungen der Küstenstädte Bithyniens mit dem Inland durch Strassen.

zeitig die Straße, die innerhalb des Festlandes durch Sebastopolis, Nikopolis, Satala nach Trapezus führt (v. 216, 4).

Die Schlussfolgerung liegt nahe, dass die Küstenstraße für die Südküste vom Kartographen der Vollständigkeit halber gezeichnet wurde und sich dabei auf die vorhandene Periploi und Beschreibungsliteratur stützte. Nach Ansicht des Kartographen wäre es logisch, im südlichen Schwarzmeerraum, der für das Römische Reich von großer strategischer Bedeutung war, die Straße, die zwischen Donau und Bosporusmündung tatsächlich existierte¹⁶, fortzusetzen. Dies war wünschenswert, zumal praktisch alle Küsten Unseres Meeres Küstenstraßen hatten, nur eine Küste hatte keine Straßen – dies ist die nördliche Schwarzmeerküste von der Donau bis Trapezunt, wo es wirklich keine gab.

Es wurde bereits vorgeschlagen, dass der Kartograph bei der Beschreibung der Städte an der Südküste des Schwarzen Meeres den Periplus des Menipp-Typs verwendet hat, der nur Küstenstädte, Siedlungen, Flüsse, Kaps und Häfen beschrieb (Gross 1913. S. 56 sqq.; Gisinger 1938. S. 1410–1411). Konrad Miller wies auf eine gewisse Abhängigkeit des Erstellers der TP von Arrians “Periplus Ponti Euxini” hin (Miller 1916. S. 631). Pascal Arnaud vertritt in einem kürzlich erschienenen Artikel über Agrippas “Chorographie” unter Bezugnahme auf die von Agrippa angegebenen Entfernungen die Ansicht, dass “As far as we know, none of these distances relies strictly on data gathered from itineraries, but rather on data found in *periploi*” (Arnaud 2016. P. 211). Dasselbe können wir auch für unsere Küstenstraße auf der TP annehmen. Klaus Belke, der die archäologischen Überreste römischer Straßen in diesem Gebiet untersucht, gibt zu, dass „die von der Tabula verzeichneten Straßenstationen decken sich mit einer Auswahl der Schifffahrtsstationen bzw. Küstenorte der (spät-) antiken Periploi...” (Belke 1996. P. 127). Bryer und Winfield schreiben dasselbe: “The route (on the TP. – *A.P.*) appears to run for the most part along the sea coast and it is quite possible that it represents a sea route for much of the way...” (Bryer, Winfield 1985. P. 18). Auch in der Beschreibung der angeblichen Landstraße von Trapezus nach Konstantinopel von dem arabischen Geographen des 12. Jahrhunderts al-Idrisi sieht man einen Periplus¹⁷.

Dass der Kartograph der TP einen Periplus in der Darstellung einer Landküstenstraße verwenden könnte, kann man beispielsweise durch einen Vergleich mit dem Text von Arrian sehen, der schreibt (PPE, 17: “Für denjenigen, der rechts von Hieron segelt, der Rebas-Fluss ist 90 Stadien von Hieron des

¹⁶ Über die Meilensteine auf der Straße entlang der Westküste des Schwarzen Meeres siehe: Hollenstein 1975. P. 23–44; Bărbulescu, Câteia 1998. P. 119–129; Bărbulescu, Buzoianu, Covacef 2008. P. 169–187.

¹⁷ Bryer, Winfield 1985. P. 19: “Idrisi, writing in the twelfth century, seems to describe a land route along the coast from Trebizond to Constantinople taking twenty-eight days, but the places mentioned all appear to be on the coast and it is possible that this is a sea route”.

Zeus entfernt. Weiter folgt so genannte Kap Melaina (Μέλαινα ἄκρα) in einer Entfernung von 150 Stadien. Vom Kap Melaina zum Fluss Artane, wo es ein Hafen für die kleinere Schiffe gibt neben dem Aphroditeheiligtum, sind weitere 150 Stadien; von Artane zum Fluss Psilis sind 150 Stadien”¹⁸. Auf der TP nach Hieron (Iovis Urius) befinden sich als „Stationen“ auf der Landstraße das Kap Melena und der Artane-Fluss, ebenfalls mit Entfernungsangabe, aber diesmal auch mit Städtevignetten¹⁹! Übrigens, neben diesem Fluss (Artane), der eine Station auf der TR wurde, sind auch andere Flussmündungen des Arrian’s Periplus auch als selbständige Stationen bezeichnet (Philiium < Psilis fl., Sagaris fl. < Sangarios fl., Hyppium fl. < Hypios fl., Byleum fl. < Elaion, Zygum (Lygum?) fl. < Lycos fl., Helega < Halys fl., Pytane < Phigamous fl., Melantum < Melanthios fl.), was selbstverständlich für Periploi ist und fast nie auf der TP erscheint²⁰. Die Mündungen vieler Flüsse (Renus, Patavus, Niger, Umbro, Tygris, Ganges, Araxes, Nigrinus, Oxus, Sygris, Cyrus, Danubius und andere) sind auf der TP separat von der Stationen in der roten Farbe und mit größeren Buchstaben bezeichnet (siehe z.B. drei erste in der Abb. 6).

Bemerkenswert ist auch, dass der Periplus der gesamten Küsten des Mittel- und Schwarzen Meeres, der im 5. Buch der “Kosmographie” des Anonymus aus Ravenna (ca. 700) enthalten ist, die Liste der südpontischen Punkten der TP ganz genau wiederholt und sie immer als Siedlungen (=Stationen) repräsentiert²¹. Der Zusammenhang zwischen “Kosmographie” und TP ist seit

¹⁸ Arrian. PPE 12: Ἀπὸ δὲ τοῦ Ἱεροῦ πλεόντι ἐν δεξιᾷ Ῥήβας ποταμός· σταδίου δὲ τοῦ ἱεροῦ τοῦ Διὸς ἐνενήκοντα. Ἐπειτα Μέλαινα ἄκρα ὧδε καλουμένη, πενήκοντα καὶ ἑκατόν. ἀπὸ Μελαινῆς ἄκρας ἐς Ἀρτάνην ποταμὸν, ἴνα καὶ ὄρμος ναυσι μικραῖς πρὸς ἱερῷ Ἀφροδίτης, πενήκοντα ἄλλοι καὶ ἑκατόν. ἀπὸ δὲ Ἀρτάνου εἰς Ψῖλιν ποταμὸν πενήκοντα καὶ ἑκατόν. Vgl. auch die Liste der Punkten in anderen Periploi: Ps.-Skyl. 92: Μετὰ δὲ Μαριανδυνούς εἰσι Θρᾶκες Βιθυνοὶ ἔθνος, καὶ ποταμὸς Σαγᾶριος, καὶ ἄλλος ποταμὸς Ἀρτάνης (ἀρτώνης D), καὶ νήσος Θυνίας, οἰκοῦσι δὲ αὐτὴν Ἡρακλεῶται. καὶ ποταμὸς Ῥήβας; Menippi periplus 8, p. 151 Diller: Ἀπὸ δὲ Ῥήβα ἐπὶ Μέλαιναν ἄκραν στάδ ρν'. <Ἀπὸ Μελαινῆς ἄκρας ἐς Ἀρτάνην ποταμὸν καὶ χωρίον στάδ ρν' > ἔχει δὲ καὶ λιμένιον πορθμίους, παράκειται δὲ καὶ νησίον ὃ σκεπάζει τὸν λιμένα. Ἀπὸ Ἀρτάνου ποταμοῦ εἰς Ψῖλιν ποταμὸν καὶ χωρίον <στάδιοι ρμ' >. Die Erwähnung des Örtchen (χωρίον) bei Menipp könnte dem Kartograph Anlass geben, Artane als eine Station zu zeigen.

¹⁹ Vgl. Kommentar des DFG-Projektes “Commentary on the Tabula Peutingeriana”: “Artane, nach dem Fluss benannte Station”; über Melena: “Das zuerst aus den Argonautika des Apollonios Rhodius bekannte Kap ist ansonsten vor allem in den antiken Periploi u. Itinerarien verzeichnet (s. TIB 766). Trotz dieser eher geringen Präsenz in den antiken Quellen zeichnet die TP den Ort mit einer Doppelturmvignette aus”.

²⁰ Ich konnte nur ein paar solcher Stationen finden: auf der Adriatischen Küste Italiens: *Mataurum fl.*, *Rubico fl.*, *Misco fl.*; auf der gegenüberliegenden Küste: *Arsia fl.*, *Genesis fl.*, *Hapsum fl.*, *Aceloum fl.*, *Euuenos fl.* und *Caledon fl.*; auf der Tyrrhenischen Küste Italiens: *Umbro fl.*, *Armenita fl.*, *Marta fl.*, *Mindo fl.*, *Safo fl.*, *Tanno fl.* Die meisten von ihnen sind aber reale Siedlungen, was nicht so eindeutig in unserem Fall ist.

²¹ Cosm. V. 9–10: Promunturium / Artane / Chelas / Ypion / Licum / Sileon / Amastra... / Tyce / Cereas / Mileton / Armone / Sinopi / Cloptasa / Carusa / Orgibate / Zacoria / Eleca / Nauctacmon / Ezene / Amisissos / Ancone / Eraclion / Cena / Camilia / Fitane / Polemonium / Melancium / Parnasum / Zephirion / Cerasunta / Philocalia / Cordule / Trapezum.

langem bekannt: in vielen Beschreibungen folgt Anonymus auf TP (siehe ausführlicher: Подосинов 1989. С. 248–256), wobei die Frage offen bleibt, ob es für beide Monumente eine gemeinsame Quelle gibt, in diesem Fall gerade in Form eines Periplus.

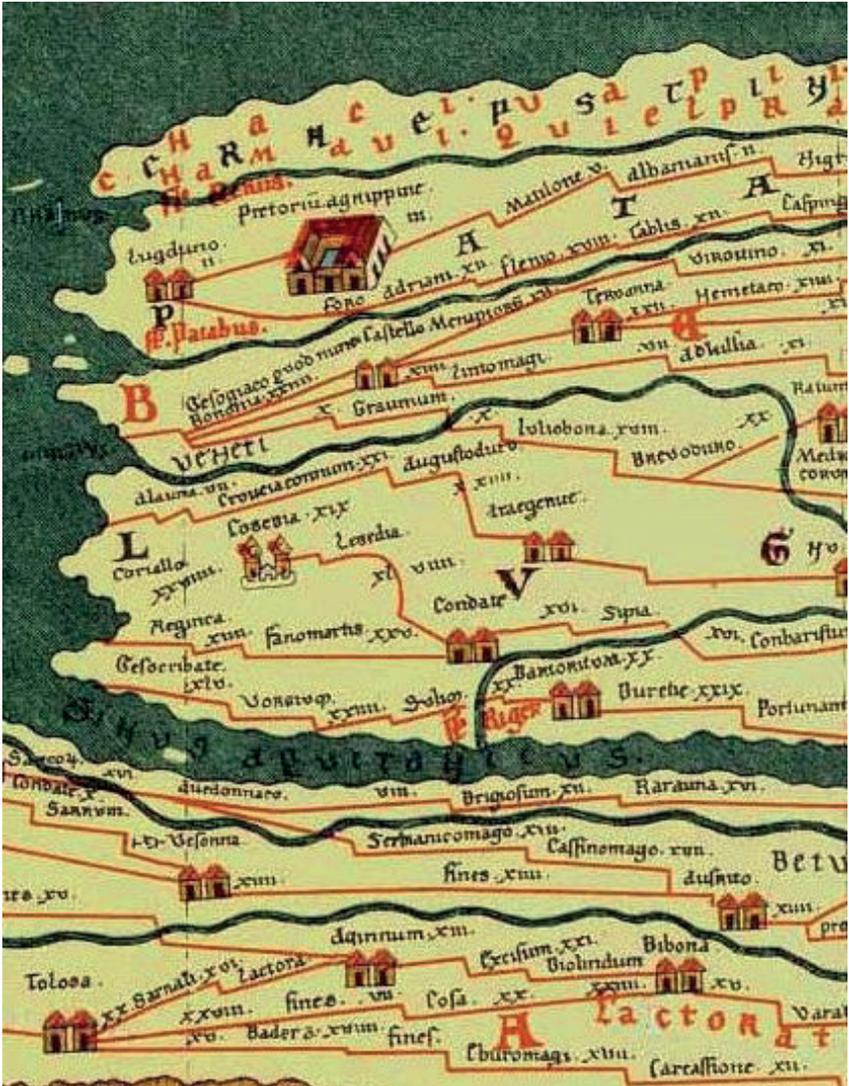


Abb. 6. Bezeichnung der Flussmündungen (Renus, Patavus, Niger) auf TP (<https://www.tabula-peutingeriana.de/tabula.html?segm=2>).

Was die Entfernungen zwischen Stationen auf dem TP betrifft, werden sie in der Regel auch aus peripleischen Quellen angegeben. So geben, zum Beispiel, die TP-Daten über die Entfernung zwischen Heracleia Pontica (heute Ereğli) und Thios (heute Hisarönü, die nächste große Stadt zum Osten) 42 Meilen (63 km) an, was sehr nah ist den Daten der Periploi von Menipp, Arrian und Ps.-Arrian. Menipp gibt hier 370 Stadien (58 km) an, die Addition einzelner Wegabschnitte von Herakleia nach Thios bei Arrian beträgt 480 Stadien (75,4 km), bei Ps.-Arrian – 410 Stadien (64,4 km), 55 Meilen (82,5 km)²².

Die Entfernung zwischen Thios und dem nächsten Punkt – Amastris (heute Amasra) wird auf dem TP mit 12 Meilen (18 km) angegeben, was nur die Hälfte der Entfernungen ist, die von den oben erwähnten Autoren der Periploi angegeben wurden. Diese Zahl könnte als Fehler angesehen werden. Es scheint aber, dass diese Entfernung dem Distanz zwischen der Mündung des Flusses Parthenios (heute Bartın Çayı), die zwischen Thios und Amastris sich befindet, und Amastris selbst entsprechen könnte. Arrian und Ps.-Arrian geben hier 90 Stadien (14 km), heute ist es 16 km (Roelens-Flouneau 2018. P. 305). Es stellt sich heraus, dass diese Zahl nahe an der wirklichen Entfernung in einer geraden Linie liegt und daher an der Entfernung, die ein Schiff entlang einer fast geradlinigen Küste zurücklegt, d.h. die Entfernungen sind der periplischen Literatur entnommen. Der Zeichner des TP erwähnt den Fluss Parthenios nicht, obwohl, wie wir oben gesehen haben, viele Flüsse unter seinen 35 Stationen der südpontischen „Straße“ genau als Entfernungsstationen angegeben sind. Vielleicht, nachdem er den Parthenios-Fluss verpasst hatte (und dies ist der einzige Fluss von Arrian, der von TP verpasst wurde), erwähnte der Kartograph dennoch, indem er den Periplus folgte, die Entfernung von Parthenios bis Amastris²³.

Es stellt sich auch heraus, dass die Darstellung einer Landküstenstraße, die eine Umsetzung des periplischen Materials darstellt, auf der TP nicht einzigartig ist. So stellte Benet Salway fest, dass eine der auf der TP in Kleinasien abgebildeten Küstenstraßen, nämlich zwischen dem Ionischen Milet und dem Lykischen Patara durch Myndos, Knidos und Loryma, aufgrund der geographischen Lage dieser Punkte nicht eine *terrestrial route* sein konnte, basierte jedoch auf den Periplus-Daten, die der Kartenhersteller möglicherweise verwendet hat (Salway 2004. P. 91–92).

²² Ps.-Arrian gibt nicht nur Entfernungen in Stadien an, wobei er im Wesentlichen Arrian folgt, sondern auch ihr römisches Äquivalent in Meilen. Eine römische Meile enthält in der Regel ca. 1500 m, aber bei Anonymus könnte sie weniger sein – bis zu 1000 m. Dann können 55 Meilen 50–60 km enthalten.

²³ Über die Schwierigkeit, Seentfernungen zu messen, die meistens durch Segeltage bestimmt wurden, die wiederum von der Geschwindigkeit des Schiffes abhingen (Winde und Strömungen könnten das Passieren der gleichen Entfernung verlangsamten oder beschleunigen), siehe Arnaud 1992. P. 57–59; 1993. P. 240–242.

Dies wird auch durch die Erfahrung mit der Erstellung von Karten von Ptolemäus bestätigt, der die Daten von Periplus viel und bereitwillig verwendete²⁴.

Vermutlich sieht auch Andrei Nacu (Institute of Social Sciences and Humanities Sibiu in Rumänien), der Autor der modernen (2014) Kartenrekonstruktion römischer Straßen, die auf der Grundlage von Materialien aus "Itinerarium Antonini" und Tabula Peutingeriana erstellt wurde²⁵, hier keine Landstraße (Abb. 7).



Abb. 7. Rekonstruktion der römischen Straßen in 125 n. Chr. (nach Andrei Nacu).

²⁴ Siehe die Sonderarbeit zum Einfluss von Periplus auf Ptolemäus: Щергов 2016. С. 674: «...Именно перипл служил в античную эпоху основной моделью описания пространства... Сам Птолемей прямо отмечает (Geogr. 1.18.6), что наиболее точные и надёжные из имеющихся сведений – это именно описания побережий. Естественно предположить, что во многих отношениях именно периплы послужили ему наиболее важным опорным элементом для построения карты» (,... Es war der Periplus, der in der Antike als Hauptmodell für die Beschreibung des Raums diente ... Ptolemaios selbst stellt direkt fest (Geogr. 1.18.6), dass die genauesten und zuverlässigsten verfügbaren Informationen sind die Beschreibungen der Küsten. Es ist naheliegend anzunehmen, dass ihm in vielerlei Hinsicht die Periplus als wichtigstes Stützelement für die Erstellung der Karte dienten“).

²⁵ Siehe in: <https://www.worldhistory.org/uploads/images/3017.jpg?v=1618712106> (20.08.2021).

Otto Cuntz hat sie auch nicht gesehen, wenn er auf seiner Karte das römische Straßensystem im östlichen Teil des Römischen Reiches zeigt (Abb. 8) (Cuntz 1929).

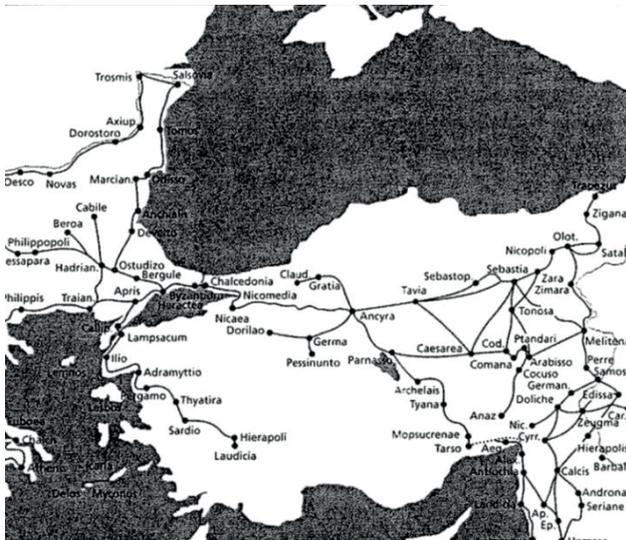


Abb. 8. Das römische Straßennetz im östlichen Teil des Römischen Reiches (nach O. Cuntz)

* * *

Lassen wir am Ende dieses Studiums sehen, wie 10.000 Griechen entlang der südlichen Schwarzmeerküste reisten, als sie am Ende des 5. Jh. v. Chr. unter der Führung des Xenophons von Persien über Trapezus nach Griechenland zurückkehrten. Von Anfang an standen sie vor der Frage, wie man von Trapezus an den Bosphorus gelangt – per Schiff oder zu Fuß. Die erste Idee – auf Schiffen zu segeln – wurde natürlich bevorzugt.

’Aber es scheint mir, sagte Xenophon, falls... wir nicht genug Schiffe bekommen, sollen wir den Küstenstädten befehlen, dass sie die Straßen reparieren müssen, die angeblich in schlechtem Zustand sind. Sie werden aus Angst gehorchen und um uns so schnell wie möglich loszuwerden’. (14) Dann fingen sie (die Griechen. – *A. P.*) an zu schreien, dass es nicht nötig sei, den Straßen zu folgen. Xenophon, der ihre Rücksichtslosigkeit sah, stellte nichts zur Abstimmung, überredete aber die Städte, die Straßen freiwillig zu reparieren, und sagte, dass die Griechen früher abreisen würden, wenn die Straßen in Ordnung seien” (Anab. V. 1. 13–14).

Die Griechen gingen zu Fuß von Trapezus nach Westen bis Kotyora und planten, weiter über Paphlagonien nach Sinope zu gehen (Anab. V. 6. 3–6). Zu

dieser Zeit traf eine Botschaft aus Sinope in Kotyora ein (beachten Sie, dass die Sinopier nach Kotyora, die Kolonie von Sinopa, nicht auf dem Landweg, sondern auf dem Seeweg ankamen!). In seiner Rede hielt der Gesandte von Sinope die Griechen davon ab, zu Fuß zu gehen (V. 6. 9–10):

(Von Kotyora) kommt ihr zu Flüssen und vor allem zu Thermodon, 3 Plethra breit. Dieser Fluss ist meiner Meinung nach auch dann schwer zu überqueren, wenn nicht viele Feinde vor euch stehen und gleichzeitig nicht die gleiche Anzahl von ihnen von hinten verfolgt. Der zweite Fluss ist die Iris, die ebenfalls 3 Plethra breit ist. Der dritte Fluss, Halys, ist mindestens 2 Stadien breit und kann ohne Schiffe nicht überquert werden. Und wer wird sie euch geben? Ebenso unpassierbar ist Parthenius, zu dem Sie gelangen, wenn Sie Halys durchqueren. (10) Also ich finde das Wandern für euch nicht nur schwierig, sondern auch völlig unmöglich. Wenn ihr auf dem Seeweg fahren, können Sie von hier aus nach Sinope und von Sinope nach Heracleia segeln. Und von Heracleia aus können Sie ihre Reise sowohl zu Fuß als auch auf dem Seeweg problemlos fortsetzen, da es in dieser Stadt viele Schiffe gibt.

Genau das taten die Griechen – sie segelten mit Schiffen nach Sinope und weiter nach Heracleia (VI. 1. 14). Man kann also feststellen, dass das Segeln auf dem Seeweg auch zu Xenophons Zeiten den Landreisen vorzuziehen war. Richtig schreibt E. Olshausen diesbezüglich: “Xenophon’s experiences teach us that the Pontic coastal track from Trapezous to the Halys estuary was only cleared on a case-by-case basis and was never maintained in use for any considerable amount of time” (Olshausen 2014. P. 46).

* * *

Die Unpassierbarkeit des Landwegs entlang des Meeres in der südlichen Schwarzmeerregion ähnelt der Situation in der nordöstlichen Schwarzmeerregion, nämlich an der Schwarzmeerküste zwischen den Sotschi und Suchum (besonders aber zwischen Sochi und Gagra), d.h. praktisch auf dem Gebiet des heutigen Abchasiens. In unserer Zeit ist es einfach, entlang dieser Küste mit dem Zug oder Auto von Russland nach Georgien zu reisen – rechts das Meer, links Berge und dazwischen ein fruchtbares Tal mit subtropischem Klima. Es scheint, dass die Kimmerier und Skythen der nördlichen Schwarzmeerregion, die von dort aus lange Feldzüge nach Kleinasien unternahmen, diesen kürzesten Weg hätten gehen sollen. In antiken Quellen finden sich jedoch keine Beweise für die Verwendung dieser Route.

Wahrscheinlich das einzige Mal in der gesamten Antike passierte, dass hier im Jahre 66 v. Chr. der pontische König Mithridates VI. Eupator verging, der vor Pompeius aus Kolchis in Bosporianisches Reich geflohen war, und dies ist, was Strabo schreibt über diese Route (XI. 2. 12–13):

Nach dem Sindischen und Gorgippia kommt am Meer die Küste der Achaier, Zyger und Heniocher; sie ist größtenteils hafelos und gebirgig (sie bildet ja einen Teil des Kaukasus). Sie leben von der Seeräuberei, wofür sie dünnwandige, schmale und leichte Boote haben, die etwa fünfundzwanzig Menschen fassen, selten ganze dreißig aufnehmen können; die Griechen nennen sie *kamarai*... (13) So ist die Lebensweise dieser Völker. Sie werden ebenfalls von lokalen Herrschern regiert, den sogenannten Skeptuchen. Und auch diese stehen selber wieder unter Tyrannen oder Königen: die Heniocher jedenfalls hatten vier Könige zu der Zeit als Mithridates Eupator auf der Flucht aus dem Land seiner Verfahren zum Bosphoros ihr Land durchquerte (durch dieses konnte er ziehen; den Gedanken dagegen an eine Durchquerung des Landes der Zyger gab er wegen der Schwierigkeiten des Geländes und ihrer Wildheit (διὰ τε [τάς] δυσχωρίας καὶ [τὴν] ἀγριότητα) auf und zog mühsam an der Küste entlang (τῆ παραλία χαλεπῶς ἦει), wo er meistens zu Schiff übers Meer fahren musste (τὰ πολλὰ ἐμβαίνων ἐπὶ τὴν θάλατταν), bis er in das Land der Achaier kam und mit deren Hilfe die Reise aus Phasis – nicht viel weniger als viertausend Stadien – vollbrachte (Übersetzung von S. Radt).

So musste Mithridates oft den Seetransport (“*kamarai*”) benutzen, um diese Küste zu überqueren, die er anscheinend von den Anwohnern geliehen hatte. Der Grund ist der gleiche wie in der südlichen Schwarzmeerregion – es fließen viele Gebirgsflüsse aus dem Kaukasus ins Schwarze Meer (ihre Breite war nach dem erhaltenen Flussbett viel größer in der Antike als heute), während Berge in vielen Orten ins Meer absteigen. Zu Beginn des 19. Jahrhunderts schrieb der russische Offizier F.F. Tornau während des Kaukasischen Krieges über die Unmöglichkeit, in der Region Gagra an der Küste entlang zu gehen, weil die Felsen den Weg blockierten (Торнау 2000. С. 182–187, 204). Nur in der Mitte des 20. Jahrhunderts wurden dort die Autobahn- und Eisenbahntunnel (etwa ein Dutzend davon) durch zuvor unpassierbare Felsen und mehrere Brücken über Gebirgsflüsse gebaut (Abb. 9).



Abb. 9. Photo der Eisenbahn in Abchasen

(<https://static.tildacdn.com/tild6465-3032-4566-b936-616666333433/train.jpg>)

Somit darf man vermuten, dass die Landstraße zwischen Bosphorus und Trapezus, die der Kartograph auf der TP gezeichnet hat, tatsächlich zu einem großen Teil das Ergebnis seiner eigenen Bemühungen ist, das Ergebnis der Vertrautheit mit den Daten der Periploi. Der Seeweg entlang der Küste ist zu einer der Landstraßen geworden, für die diese Karte tatsächlich erstellt wurde.

ЛИТЕРАТУРА / REFERENCES

- Максимова М.И.* Античные города Юго-Восточного Причерноморья. М.; Л., 1956. [*Maksimova M.I.* Antichnyye goroda Yugo-Vostochnogo Prichernomor'ya (Ancient cities of the South-Eastern Black Sea region). Moscow; Leningrad, 1956.]
- Подосинов А.В.* Традиции античной географии в «Космографии» Равеннского Анонима // Древнейшие государства на территории СССР. Материалы и исследования. 1987. М., 1989. С. 248–256. [*Podossinov A.V.* Traditsii antichnoy geografii v “Kosmografii” Ravennskogo Anonima (Traditions of ancient geography in the “Cosmography” of the Ravenna Anonymous) // Drevneyshiye gosudarstva na territorii SSSR. Materialy i issledovaniya. 1987. Moscow, 1989. S. 248–256.]
- Подосинов А.В.* К вопросу о времени создания «Певтингеровой карты» // ВДИ. 2016. № 4. С. 938–955. [*Podossinov A.V.* K voprosu o vremeni sozdaniya “Pevtingerovoy karty” (On the question of the time of creation of the “Peutingers’ map”) // Vestnik drevnei istorii. 2016. N 4. S. 938–955.]
- Торнау Ф.Ф.* Воспоминания кавказского офицера. М., 2000. [*Tornau F.F.* Vospominaniya kavkazskogo ofitsera (Memoirs of a Caucasian officer). Moscow, 2000.]
- Щеглов Д.А.* Карта Птолемея и античные периплы // СХОЛН. Философское антиковедение и классическая традиция. 2016. Т. 10. Вып. 2. С. 671–968. [*Shcheglov D.A.* Karta Ptolemeya i antichnyye periply (Ptolemy’s map and ancient periploi) // СХОЛН. Filosofskoye antikovedeniye i klassicheskaya traditsiya. 2016. T. 10. Vyp. 2. S. 671–968.]
- Arnaud P.* Les relations maritimes dans le Pont-Euxin d’après les données numériques des géographes anciens (pseudo-Scylax, Strabon, Pomponius Mela, Pline, Arrien, Anonyme de 500, Marcien d’Héraclée) // REA. 1992. T. 94. P. 57–77.
- Arnaud P.* De la durée à la distance: l’évaluation des distances maritimes chez les géographes anciens // Histoire et Mesure. 1993. T. VIII, 3/4. P. 225–247.
- Arnaud P.* Marcus Vipsanius Agrippa and his Geographical Work // Brill’s Companion to Ancient Geography. The Inhabited World in Greek and Roman Tradition / Ed. S. Bianchetti, M.R. Cataudella, H.-J. Gehrke. Leiden; Boston, 2016. P. 205–222.

- Bărbulescu M., Câteia A.* Drumurile din Dobrogea romană, pe baza stâlpilor miliari din sec II–III p. Chr. // *Pontica*. 1998. T. 31. P. 119–129.
- Bărbulescu M., Buzoianu L., Covacef Z.* Milestones from Dobruja in the collections of the Museum of National History and Archaeology Constanța // *Pontica*. 2008. T. 41. P. 169–187.
- Belke K.* *Tabula Imperii Byzantini* 9. Paphlagonien und Honorias. Wien, 1996.
- Belke K.* Bithynien und Hellespont in der *Tabula Peutingeriana* // *Space, Landscapes and Settlements in Byzantium. Studies in Historical Geography of the Eastern Mediterranean, Presented to Johannes Koder / Ed. A. Külzer, M. Popovic.* Wien; Novi Sad, 2017. S. 51–73.
- Bryer A., Winfield D.* The Byzantine monuments and topography of the Pontos. With maps and plans by R. Anderson and drawings by J. Winfield. Vol. I (*Dumbarton Oaks studies*; XX). Washington, 1985.
- Cramer J.A.* *Geographical and Historical Description of Asia Minor.* In two volumes. Vol. I. Oxford, 1832.
- Cuntz O.* *Itineraria Romana.* Vol. I. *Itineraria Antonini et Burdigalense.* Leipzig, 1929.
- Erciyas D.B.* *Heraclea Pontica – Amastris // Ancient Greek Colonies in the Black Sea.* Thessaloniki, 2003. Vol. I. P. 1403–1425.
- Fodorean F.-G.* *Pannonia, Dacia and Moesia in the Ancient Geographical Sources.* Stuttgart, 2016.
- French D.H.* Milestones of Pontus, Galatia, Phrygia and Lycia // *Zeitschrift für Papyrologie und Epigraphik.* 1981. Bd. 43. P. 149–174.
- French D.H.* *Roman Roads and Miles of Asia Minor.* Vol. 3. Milestones. Fasc. 3.4. Pontus et Bithynia (with Northern Galatia) (*Electronic Monograph*; 4). Istanbul, 2013.
- Gisinger F.* *Peutingeriana // RE.* 1938. T. 19, 2. P. 1405–1412.
- Gross H.* *Zur Entstehungs-Geschichte der Tabula Peutingeriana.* Bonn, 1913.
- Hollenstein L.* Zu den Meilensteinen der römischen Provinzen Thracia und Moesia Inferior // *Studia Balcanica.* 10. *Recherches de géographie historique.* Sofia, 1975. P. 23–44.
- Kinneir J.M.* *Journey through Asia Minor, Armenia and Koordistan in the years 1813 and 1814.* London, 1818.
- Levi Annalina e Mario.* *Itineraria picta. Contributo allo studio della Tabula Peutingeriana.* Roma, 1967.
- Magie D.* *Roman Rule in Asia Minor to the End of the Third Century after Christ.* Princeton (New Jersey), 1950. Vol. 1–2.
- Miller K.* *Itineraria Romana. Römische Reisewege an der Hand der Tabula Peutingeriana.* 2. Ausg. Stuttgart, 1916.
- Olshausen E.* *Pontica IV. Das römische Straßennetz in Pontos. Bilanz und Ausblick // Orbis terrarum.* 1999. T. 5. S. 93–113.

- Olshausen E.* Pontos. Profile of a landscape // Space. Place and Identity in Northern Anatolia / Ed. T. Bekker-Nielsen. (Geographica historica; 29). Stuttgart, 2014. P. 39–48.
- Öztürk B.* Two new Milestones from Tios/Tieion in the Karadeniz Ereğli Museum // Philia. 2016. T. 2. P. 83–91.
- Podossinov A.V.* Osteuropa auf der Tabula Peutingeriana: einige Beobachtungen zu der kartographischen Technik und Nomenklatur // Orbis terrarum. Zeitschrift für historische Geographie der Alten Welt. 2020. T. 17 (2019). S. 185–240.
- Robert L.* À travers l'Asie Mineure. Poètes et prosateurs, monnaies grecques, voyageurs et géographie. Athènes; Paris, 1980.
- Roelens-Flouneau H.* Remarques sur la navigabilité des fleuves d'Asie Mineure dans l'Antiquité // Etudes des fleuves d'Asie Mineure dans l'Antiquité / Etudes réunies par Anca Dan et Stéphane Lebreton. T. I. Paris, 2018. P. 251–317.
- Ruge W.* 'Tieion // RE. 1936. T. 6A/1. Sp. 856–862.
- Salway B.* Sea and River Travel in the Roman Itinerary Literature // Space in the Roman World. Its Perception and Presentation / Ed. R. Talbert, K. Brodersen. Münster, 2004. P. 43–96.

Александр В. Подосинов

О СУХОПУТНОЙ ДОРОГЕ ВДОЛЬ ЮЖНОГО ПОБЕРЕЖЬЯ ЧЕРНОГО МОРЯ НА ПЕВТИНГЕРОВОЙ КАРТЕ: КАК РАБОТАЛ КАРТОГРАФ

В статье рассматривается изображенная на Певтингеровой карте сухопутная дорога, пролегающая вдоль южного побережья Черного моря от Фракийского Босфора до Трапезунта. Поскольку природные условия этого региона в древности – горные хребты, спускающиеся в море, и широкие реки – препятствовали прохождению здесь дороги, а литературные и археологические источники, в том числе милевые столбы, не подтверждают ее существования, в статье рассматриваются возможные причины и условия, при которых римский картограф, опираясь на существующие греческие периплы, описывающие этот берег, «воссоздал» возможную сухопутную дорогу. В статье подробно анализируются данные Певтингеровой карты, на которой начертана дорога вдоль побережья и расстояния между «станциями». Эти данные сравниваются с информацией других источников, а это географические тексты, в основном, периплов, которые описывают путь корабля вдоль побережья (главный источник – «Перипл Понта Эвксинского» Арриана). Выясняется, что расстояния между станциями соответствуют больше данным периплов, а значит, несуществующая дорога была придумана картографом, исходя из этого рода литературы. В статье отмечается также отсутствие описания такой дороги вдоль побережья Черного

моря в «Итинерарии Антонина», в котором описания многих дорог совпадают с их изображением на Певтингеровой карте. На карте уже отмечались подобные случаи, когда рисовалась дорога вдоль моря, которая не могла существовать в реальности. Так, в Малой Азии показана сухопутная дорога между ионийским городом Милетом (Milet) и ликийским городом Патара (Patara), проходящая через Миндос (Myndos), Книдос (Knidos) и Лоримной (Loguma), при этом географическое положение этих городов не предполагает существование сухопутной дороги между ними, но основывается на данных перипла, которые, возможно, использовал картограф. В статье приводится также параллель с дорогой вдоль северо-восточного побережья Черного моря (совр. Абхазия), где реки и горы в античности и в последующие века, вплоть до XX века, не давали возможности передвижения.

Ключевые слова: Певтингерова карта, южное побережье Черного моря, сухопутная дорога, периплы

Alexander V. Podossinov

ON THE LAND ROAD ALONG THE SOUTHERN COAST OF THE BLACK SEA ON PEUTINGER'S MAP: HOW THE CARTOGRAPHER WORKED

The article discusses the land road laid along the southern coast of the Black Sea from the Thracian Bosphorus to Trapezunt on the Tabula Peutingeriana. In antiquity this region's natural conditions (mountain ranges, descending to the sea, and wide rivers) stood in the way, so the path could not be laid there. Literary and archeological sources, milestones among them, do not confirm its existence. So, the article discusses possible causes and conditions which permitted the cartographer, who having used existing Greek periploi describing the coast, to "reconstruct" the possible land road. The article analyzes in detail the data of the Tabula Peutingeriana, which shows the path along the coast and the distances between "the stations", these data being compared with the information of other sources (geographical texts), mostly with those of periploi describing the route of the ship close to the shore (the main source is "Periplus of the Pontus Euxinus" by Arrian). It has been found out that the distances between the stations correspond rather to the data of periploi; it means that the non-existent road was the cartographer's invention, who supported on such literature. Also, the article mentions the absence of the road's description in "The Antonine Itinerary", where the descriptions of many ways coincide with the data of the Tabula Peutingeriana. It is noteworthy that this is not the first road along the sea coast on the Tabula which could not really exist. Thus, it shows an coastal road in Asia Minor between the Ionian city of Miletus and the Lycian city of Patara, led through Myndos, Knidos and Loryma. These cities' geographical location does not assume the existence of the coastal road between them, but is based on the data of a periplus, possibly used by the cartogra-

pher. Also, the article draws a parallel with the path along the north-eastern coast of the Black Sea (now Abkhazia), where rivers and mountains impeded communication in antiquity and in the following centuries, until the twentieth century.

Keywords: Peutunger's map, south coast of the Black Sea, land road, periploi

DOI: 10.32608/1560-1382-2023-44-354-376